Trasporti: esperienze di lavoro e di lotta

Il settore dei trasporti è composito e diversificato. È difficile pensarlo come un tutt'uno: trasporto su mare, su terra, via aerea, delle merci, di persone ecc; e questi momenti specifici del trasporto sono sempre stati pensati separatamente. In questi anni sono nate significative strutture di base (Collettivo portuali di Genova, Collettivo ferrovieri, Coordinamento delegati di base Trasporto merci, ecc.), che hanno cercato di difendere, capire e proiettare all'esterno le diverse specificità e contraddizioni che i lavoratori del trasporto vivono. Sono settori a cui nessuno ha pensato per cercar di unificare (anche se la Cgil ha da poco fondato la Fist), con prospettive di classe, il proletariato che li compone.

Anche in questi settori è intervenuta una ristrutturazione che ha come obiettivo quello di frantumare sempre più la classe quello di peggiorarne le già precarie condizioni di vita e di lavoro, quello insomma, di incidere, in termini striscianti oggi, ma sicuramente più pesanti fra poco tempo, sull'intero movimento operaio.

Compito prioritario, nella giungla del trasporto, è quello di cercare di capire una nostra identità e ciò che realmente lega, in termini di classe e soprattutto in questa fase di ristrutturazione, i diversi settori. Ma esiste nei trasporti una opposizione di classe, con alle spalle esperienze diverse, che ha cercato e cerca tuttora, di resistere (capire, difendere, lottare laddove è possibile) a questo processo di ristrutturazione.

Questa opposizione di classe non è stata estranea all'esperienza sindacale, ma se ne è staccata via via che il sindacato abbandovana quel minimo di patrimonio di classe che conservava, sino ad arrivare alle scelte antioperaie dell'Eur. Quello che ci spetta è un compito difficile ma non impossibile. Non esistono nè grandi disegni nè imperiosi progetti, ma un modesto lavoro di confronto, di analisi e di aggregazione di queste esperienze. Non vogliamo sostituirci a nessuno in termini aprioristici, nè ripetere fallimentari esperienze che sono servite soprattutto per capire che non è 'necessario' ripeterle.

Assemblea di ferrovieri nell'atrio della Stazione Centrale di Milano.

Rivoluzione del "container" e qualità del lavoro

In tutte le grandi fasi dell'industrializzazione c'è sempre un mezzo tecnico che produce un salto di qualità. La 'navetta volante' alle origini della meccanizzazione tessile, i forni di Martin Siemens nella seconda metà dell'Ottocento, il calcolatore elettronico nel secondo dopoguerra. Sono mezzi tecnici sempre più sofisticati, risultato di lunghe ricerche, di sperimentazioni avanzate, di uno stretto rapporto tra scienza e tecnologia.

Il 'container', nella sua semplicità, rappresenta un paradosso: quello di un oggetto privo di congegni particolari, che cionondimeno produce una rivoluzione tecnologica d'enormi proporzioni nel settore del trasporto merci. Con l'introduzione del container, tra il 1966 e il 1967, cambia il modo di lavorare nel trasporto. Il container è un magazzino mobile, dove la merce viene stivata all'origine per essere scaricata solo nella fase della consegna. Tutti i complessi passaggi intermedi, ciascuno dei quali poteva costituire un 'tempo morto' e per ciascuno dei quali v'era addetta una specifica sezione di forza-lavoro, vengono unificati. Si realizza così il processo di fluidificazione del trasporto, la merce non subisce intoppi, trasbordi, ulteriori manipolazioni. Il container viene riempito in fabbrica, montato su un camion articolato, trasportato a un terminale marittimo o ferroviario, caricato su un vagone o su una moderna nave-chiatta, scaricato o sbarcato a migliaia di chilometri di distanza, depositato su una banchina, avviato nuovamente verso un centro di smistamento vicino alla zona di consegna, infine scaricato.

Come settore industriale il trasporto va analizzato nelle sue varie fasi di ciclo produttivo; a ciascuna di esse corrisponde un determinato modo di lavorare. Nel trasporto merci i modi di lavorare sono moltissimi: l'introduzione del container li ha modificati tutti. Soprattutto il modo di lavorare nei porti.

Per dire portuale, negli Stati Uniti, dall'Atlantico al Pacifico, si diceva stevadore, dall'italiano 'stivatore': segno che la presenza d'immigrazione italiana sui docks fu assai precoce e diffusa. È soprattutto dalle memorie di vecchi immigrati o d'italo-americani figli di portuali che apprendiamo come si lavora nei porti dai primi del Novecento in poi. Ciò che stupisce è il fatto che per decenni - in realtà per secoli - si è lavorato sempre allo stesso modo. La divisione dei ruoli nella squadra che effettua il carico e lo scarico, l'arte dello stivaggio... l'arte di lavorare piano o del soldiering, come la chiamava Taylor; tutto ciò è cambiato con l'introduzione del container.

Il container ha rivoluzionato la costruzione delle navi da trasporto: i vecchi carghi, le portarinfuse, sono sostituite oggi da navi traghetto, da portacontainer. Come nelle petroliere, il personale di bordo può essere ridotto al minimo e privo di qualsiasi qualificazione. La nave carica, viaggia, accosta a una banchina qualsiasi, scarica. Il container viene agganciato a una motrice, oppure collocato su un carro ferroviario e avviato fuori dalla cinta portuale. La merce, che prima doveva 'per forza' fermarsi, essere manipolata e custodita dagli operai portuali, che su questa loro funzione strategica hanno fondato sempre la loro memorabile forza contrattuale, sfugge al loro controllo, perchè non viene più toccata dalle loro mani. Perciò, al limite, il porto potrebbe non restare più sulla costa ma essere trasferito a monte, nell'entroterra, e scomposto in tanti 'autoporti', cioè in tanti depositi di container, dove la merce viene davvero scaricata, manipolata, custodita, ma non più da un'antica classe operaia che nei secoli si è conquistata i suoi privilegi e le sue forze franche, bensì da lavoratori supersfruttati, senza contratto, occasionali, senza qualifica nè professionalità.

Solo il camionista sembra restare padrone della merce containerizzata. Se il container viaggia dipende da lui. E come viaggino i camionisti ce ne siamo accorti nei giorni della recente Pasqua, quando gli incidenti provocati dalla velocità dei Tir hanno prodotto in una settimana molte più vittime di quelle prodotte dal terrorismo in dieci anni. È colpa dei camionisti? Oppure è l'effetto del supersfruttamento della forza-lavoro? Esso avviene proprio in questa fase del ciclo del trasporto, cioè in quella del trasporto su strada, su gomma. Omicidi, suicidi, oppure, ancora una volta, 'morti bianche'? Oppure è una situazione specificatamente italiana? Possiamo rispondere affermativamente ad ambedue le domande.

La fluidificazione del trasporto, nella fase su strada a medio-lunga percorrenza, diventa pazzesca accelerazione. La costruzione di veicoli industriali ha subito un forte incremento, negli ultimi dieci anni, sotto la spinta della concorrenza. Si è arrivati così all'attuale stadio di eccessiva capacità produttiva e di messa in Cassa Integrazione [alla Fiat Iveco, per esempio]. I camion moderni sono stati adeguati alle nuove velocità, la cabina di guida di qualche comfort in più, per permettere le percorrenze accelerate. I dèpliant delle case produttrici parlano di 'camionauti'. Tra i paesi della Cee, l'Italia è quella dov'è permesso correre di più a pieno carico.

Esattamente come quindici anni fa si crearono dei privilegi per l'installazione delle fasi più sporche del ciclo petrolchimico, così anche oggi sul suolo italiano le multinazionali del trasporto possono disporre arbitrariamente di una forza-lavoro che è costretta ad autosfruttarsi.

Il camionista, che sembrava l'ultimo operaio ad essere padrone della velocità di trasporto della merce containerizzata, è invece quello che ne è più sfruttato. Perciò, anche se i 'padroncini' sembrano un retaggio del passato, continuano ad essere mantenuti in vita dalle innumerevoli società di leasing che prestano loro i primi soldi per comprarsi il camion, in modo che la loro reciproca concorrenza sull'asfalto diventi modo di perpetuare lo sfruttamento selvaggio di tutti. In questo caso, il container ha modificato il mezzo tecnico ed ha peggiorato l'organizzazione del lavoro.

In altri paesi, l'introduzione del container ha avuto come conseguenza l'intensificazione del volume di merce trasportata su rotaia, mediante la costituzione dei cosiddetti 'treni-blocco', cioè da convogli formati da soli vagoni che trasportano container, destinati alle medie e lunghe percorrenze. Anche su questi treni il personale viaggiante è ridotto al minimo. Lo spostamento su rotaia di un notevole volume di merci ha portato in tutti i paesi capitalistici avanzati, dagli Stati Uniti alla Germania, a razionalizzare e modernizzare la rete ferroviaria. Anche in Italia lo stato si sta apprestando, ma con grande lentezza e in mezzo a molte contraddizioni, ad effettuare un'analoga riconversione della struttura ferroviaria. Si prevedono grandi investimenti e massiccie riduzioni di mano d'opera. Ma, come in tutti i paesi a livello di scontro di classe avanzato, lo stato ha voluto passare per una sconfitta preventiva dell'organizzazione di classe. Non è da meravigliarsi quindi se i due anni e mezzo di compromesso storico sono stati anche quelli in cui di più lo stato ha parlato di un 'piano dei trasporti' ed ha attaccato politicamente i nuclei di classe del settore che non intendevano rinunciare nè alla loro autonomia politica nè al loro potere contrattuale. Non è un caso che li abbia assimilati all''eversione', se non addirittura al 'terrorismo'; non è un caso che li abbia precettati, in modo da far passare, in un settore strategico come il trasporto, un particolare 'modello di disciplina' da diffondere poi tra tutti i lavoratori.

Sergio Bologna

Nota: 1] Per una più dettagliata informazione sulla storia del container vedi l'articolo di F. Bortolin su 'Primo Maggio' n. 12.

Il trasporto merci su gomma è determinante perchè è l'elemento di congiunzione di tutti i mezzi di trasporto. Esso viene organizzato da spedizionieri (Linee internazionali) e corrieri (linee nazionali). L'organizzazione consiste nel mettere a disposizione magazzini di raccolta merci e nell'espletare le documentazioni necessarie per il trasporto. Corrieri e spedizionieri (aziende con anche 200-300 dipendenti, ma spesso al di sotto dei 15, col 70% di impiegati) per effettuare il servizio entrano in rapporto con una serie di lavoratori non dipendenti: carovanieri, padroncini. I carovanieri (30.000 in Milano) sono facchini alle dipendenze di cosiddette 'cooperative' che gestiscono il mercato delle braccia. Sono supersfruttati senza nessuna garanzia di lavoro stabile nè di assistenza. La battaglia condotta, nel corso di 10 anni, dalle organizzazioni sindacali è stata quella di cercare di limitarne il numero in poche realtà (Milano), facendoli assumere dalle case di spedizione, mentre

Inserto a cura di:

Collettivo operaio portuale di Genova.
Comitato di lotta trasporto merci di Genova.
Collettivo ferrovieri di Milano e Padova.
Coordinamento delegati sindacali di base Cgil, Cisl, Uil.
Trasporto merci di Milano e provincia.
Collettivo facchini Padova.

Nelle Ferrovie la ristrutturazione avviene, come e magari in misure diverse negli altri settori, attraverso un rinnovo tecnologico che ha come unico obiettivo (contrariamente a quanto dice anche il sindacato) una diminuzione drastica del personale.
La ristrutturazione anche nelle F.S. è in funzione del profitto che viene messo al primo posto, contrariamente a quanto noi intendiamo: riferire cioè il rinnovamento tecnologico all'uomo e non il contrario, mettere al primo posto l'uomo con i suoi bisogni e le sue esigenze. La ristrutturazione invece si risolve in un attacco alla classe operaia.

Sul modo di ristrutturare questa azienda 'pubblica' sono intervenuti Dc, Pci, azienda, governo e sindacati. Le organizzazioni sindacali hanno addirittura superato a destra il potere pubblico, chiedendo la gestione con il massimo di criterio di imprenditorialità, efficienza ed economicità. In materia giuridica il sindacato afferma: '... la gestione imprenditoriale pubblica delle F.S. non può essere adottata senza una rigorosa valutazione autonoma delle convenienze e delle concorrenze di mercato'. È una logica privatista e non pubblica. Inoltre si dichiara la incompatibilità tra tariffe politiche e volontà di giungere ad un pareggio di bilancio.

Quindi il sindacato propone la privatizzazione del rapporto di lavoro dei dipendenti delle ferrovie in modo da consentire l'uso imprenditoriale anche della forza-lavoro.

Dietro a slogans come corretta ge-

L'organizzazione autonoma nel trasporto merci su gomma

Lavoro frammentato, supersfruttato e precario per i carovanieri, rischioso e sottoposto a ricatti per i padroncini, e contratti che dividono

sul territorio nazionale i sindacati ne hanno favorito lo sviluppo intervenendo anche direttamente nella loro gestione.

Questa battaglia, partita dai lavoratori di Milano, è stata oggi bloccata con il nuovo contratto nazionale (all'insegna della piena occupazione).

I padroncini sono un elemento importante nel trasporto su gomma, perchè sono loro che, di fatto, lo effettuano: il 98,5% dei camions che circolano in Italia sono di proprietà dell'autista che li guida o di piccoli proprietari (5 camions di media). Costretti a lavorare 12 o più ore al giorno, attaccati nei guadagni dagli alti costi di gestione (gasolio, tariffe autostradali, R.C.A., manutenzione mezzo) rischiando quotidianamente la vita (incidenti stradali dovuti alla stanchezza di chi guida); legati economicamente alle case di spedizione da cambiali, sono tra i lavoratori più sfruttati e disgregati. I rapporti con i lavoratori delle aziende di trasporto sono difficili, anche perchè i sindacati non hanno saputo trovare dei terreni seri di aggregazione con questa categoria.

Il trasporto merci su gomma è stato sindacalizzato negli ultimi 10 anni, nel corso dei quali i lavoratori hanno saputo produrre lotte anche dure. L'ultimo contratto nazionale ('78-'79) segna invece una svolta della Federazione dei Trasporti, sulla linea tracciata all'Eur. Non viene chiesta la riduzione dell'orario di lavoro, non si difendono i carovanieri, vengono chiesti aumenti salariali differenziati. Tutto questo ha prodotto un calo di partecipazione alle lotte e alla vita sindacale da parte dei lavoratori.

Di fronte all'abbandono di una logica di classe del sindacato, per recuperare gli spazi che esso ha lasciato aperti con il suo spostamento su una linea di compatibilità con i profitti delle aziende a discapito spesso della difesa intransigente dell'occupazione, un gruppo di delegati e lavoratori si è costituito in Coordinamento.

Il Coordinamento delegati di Base Trasporto merci si propone di portare nel dibattito la propria specificità di settore e le esperienze maturate in anni di lotte, cercando, nel confronto, un terreno unificante per sviluppare dal basso l'unità di tutti i trasporti, abbandonando la strada della 'sinistra sindacale' che poco ha prodotto, e cercando i rapporti diversi che una 'diversità' reale impone. Siamo convinti che tutto questo porterà ad uno scontro, anche duro, con l'apparato sindacale. Riteniamo comunque che porre oggi il problema del 'dentro o fuori il sindacato' contribuisca solo a dividere e non ad unificare l'opposizione.

Per questo la strada che intendiamo percorrere è quella di dare battaglia in tutte le istanze facendo opposizione dentro e fuori dal sindacato.

Dove lavorano e chi sono gli addetti ai trasporti: (*)

Direzione generale Aviazione Civile	1.172
Aviolinee	18.730
Gestione aeroportuali	8.839
Agenzie di viaggio	12.500
Altri	101
Totale trasporto aereo	**41.342**
Aziende FfSs	236.483
Ferrovie concesse	22.413
Totale trasporto ferroviario	**259.896**
Direzione generale MCTC	3.590
Aziende municipalizzate	95.540
Aziende in concessione	38.850
Fluviali e lacustri	3.169
Trasporto merci	550.000
Trasporto merci autonomo	100.000
Altri	14.158
Totale trasporto stradale	**805.307**
Ministero Marina Mercantile	1.633
Marittimi su naviglio italiano	50.000
Marittimi su naviglio estero	15.000
Portuali	21.500
Totale trasporto marittimo	**88.133**
Inoltre vanno aggiunti:	
Facchini del trasporto merci, artigiani, addetti ai mercati generali, agenzie noleggio macchine e camions ecc. *(nostra stima)*	300.000
Totale aggiunti	**300.000**
Indotto:	
Addetti alle aziende industriali connessi al trasporto (veicoli industriali, cantieri navali, industria aeronatica)	125.000
Totale generale addetti ai trasporti	**1.618.500**

(*) Dati del 1975. Sono esclusi gli addetti alla produzione di gomme, alle autoriparazioni, accessori, della distribuzione di carburanti, i marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera ombra.

Seminario nazionale trasporti
Milano, 12 maggio 1979
C/O dopolavoro Aem, via Della Signora
inizio lavori ore 9.00

Tutti i compagni che lavorano nei trasporti sono invitati a partecipare al seminario e ad inviare eventuali loro contributi al Quotidiano dei lavoratori e a Lotta Continua per la pubblicazione

Ferrovie ristrutturate: meno personale e peggior servizio

Si parla di "servizio sociale", si dice che "i soldi delle Ferrovie dello Stato sono di tutti", ma poi di fatto servono a far regali ai padroni

stione', 'eliminazione sprechi', si cerca di far passare la ristrutturazione come esigenza dei lavoratori.

Lungo questa strada si possono vedere i primi risultati: - accettazione, nel campo delle merci, solo dei trasporti remunerativi; - nel campo viaggiatori si tende a sopprimere i treni poco frequentati; - si chiudono le linee 'passive'; - si aumentano indiscriminatamente le tariffe come tentativo di 'pareggiare i costi'.

Contemporaneamente si continua nell'asservimento completo al grande capitale principalmente con la tecnica del treno completo e dei trasporti combinati, a cui possono accedere solo i grandi spedizionieri; le tariffe agevolate per le spedizioni a treno completo o con il modo combinato; l'asservimento tecnologico e dipendenza sempre più completa dall'industria privata.

L'esempio più grosso di come l'Azienda si sia completamente asservita al grande capitale è l'elettrificazione con il sistema monofase della rete sarda.

Una innovazione che viene spacciata per miglioramento del 'servizio' è quella del telecomando. Con un apparato del genere le stazioni verranno sempre più ad assomigliare ad un posto di movimento, con l'evidente conseguenza della diminuzione di personale (capi stazione - deviatori - manovratori). Questo investimento si inserisce nel progetto di economicità di esercizio portato avanti dall'azienda, con l'evidente grande aumento della produttività ed un calo della produzione.

Tutto questo passa con la copertura del sindacato e con la politica dei sacrifici. Il sindacato ormais i è fatto gestore dell'azienda ed è in prima fila a chiedere la ristrutturazione e l'espulsione dei ferrovieri. Inoltre ha abbandonato anche il discorso delle ferrovie come servizio sociale; ed è demagogica l'insistenza sul fatto che un servizio da migliorare sia quello dei treni pendolari. Noi siamo d'accordo sul miglioramento del servizio pendolari ma occorre tener presente che il fenomeno del pendolarismo è nato dalla gestione criminale del territorio e dalla grande concentrazione industriale operata dal grande capitale. Il trasporto dei pendolari è quindi un servizio reso al capitale e ad avvalorare questa tesi c'è il fatto che il servizio pendolari viene notevolmente ridotto il sabato e la domenica, giorni non lavorativi. A questo punto è lecito porsi l'interrogativo: È sociale un servizio che consente solo di recarsi al lavoro e non dà la possibilità di recarsi ovunque vi sia la possibilità di soddisfare le proprie esigenze?

Con poche righe non è possibile entrare nei dettagli ma per sommi capi abbiamo indicato che cosa significa la ristrutturazione nelle ferrovie. Tra i suoi sostenitori c'è il sindacato che con mistificazioni del tipo 'i soldi delle ferrovie dello stato sono di tutti' cerca di spiegare perchè la vuole.

A questo sindacato così intrapprendente vorremmo chiedere: Sono di tutti i soldi che servono a dare migliori stipendi e condizioni di lavoro ai ferrovieri e miglior servizio agli utenti? E quelli che le ferrovie dello stato regalano ai padroni di chi sono?

Anni di lotte con speranze e sconfitte, proletari che hanno dovuto rassegnarsi al lavoro nero e precario

Parlando con un compagno del porto di Genova

L'esperienza dei portuali

Domanda - Mi puoi raccontare in breve com'è nata la vostra esperienza?

Risposta - Il periodo più intenso è quello delle lotte del '77. Si occupa la chiamata della Compagnia e si blocca per giorni e giorni il porto. È la risposta alla politica dei sacrifici: i lavoratori chiedono mutua e assicurazione migliori e la contingenza pagata ogni tre mesi. Dopo un mese di lotta dura, i lavoratori ottengono un'importante vittoria. Subito dopo c'è l'elezione del consiglio dei delegati e il Collettivo si presenta con lista autonoma. Prende circa il 60% dei voti e la maggioranza del consiglio. Si avvicina nel frattempo il contratto nazionale di lavoro e il sindacato anticipa la linea dell'Eur, ma ancora una volta le assemblee operaie rifiutano l'emergenza e i sacrifici e impongono il recupero salariale-normativo con il riconoscimento degli scatti di anzianità pregressi, con l'aumento della giornata lavorativa e del salario garantito. S'imprime così un carattere di classe alla lotta contrattuale scegliendo la difesa degli strati più deboli (anziani e invalidi) contro la linea dell'incentivazione.

D - Questo nel '77, ma l'anno dopo siete stati sconfitti, o no?

R - Già. È vigilia elettorale per la Compagnia Unica (i dirigenti vengono eletti a suffragio diretto ogni due anni) e per i due partiti del governo portuale, Pci e Psi, si addensano grosse nubi: da una parte i padroni che premono per la riduzione del costo del lavoro, dall'altra gli operari che vogliono più salario e migliori condizioni di lavoro. Ma il rapimento e poi l'uccisione di Moro salvano capra e cavoli. È storia conosciuta: i compagni del Collettivo vengono attaccati da tutti come fiancheggiatori. I compagni iscritti al Pci che simpatizzavano per il Collettivo vengono espulsi dal partito. *L'Unità* dedica ogni giorno uno, se non due articoli, dove la strumentalizzazione dei fatti va di pari passo con la volgare delazione politica e poliziesca. Ciononostante, le elezioni in porto si svolgono in un clima corretto, reso tale dal senso di maturità di tutti quei lavoratori che hanno vissuto questo ultimo periodo senza farsi rintronare il cervello. Sono gli operai che, vivendo del solo salario del lavoro portuale, capiscono che per contare di più occorre essere presenti. Sono loro che danno la maggioranza del voto al Collettivo, mentre la lista Pci-Psi vince sì, e in larga misura, dalle strutture territoriali dei partiti che riescono a far votare i professionisti del secondo lavoro, dell'agricoltura, della bottega, insomma quelli che sempre meno sono *operai del porto*.

D - Siete riusciti a riprendervi da quella batosta?

R - Speriamo. Il dopo-elezioni trova i compagni del Collettivo impegnati a dare continuità all'attività politica sui contenuti di difesa delle condizioni dei lavoratori portuali. Non è solo lotta contro il padronato, ma anche contro strati tecnici e di personale politico-amministrativo, che intendono avvalersi della loro posizione di partito e della loro pseudoprofessionalità per offrirsi come controllori della produzione. C'è una ripresa di lavoro tradizionale, carico e scarico di merci alla rinfusa, quindi della incentivazione. Ma gli operai della Compagnia Unica e quelli più sfruttati del Consorzio Marittimo del Porto riescono a mettere in discussione, ancora una volta, tutto. La professionalità va intesa collettivamente e il salario che produce va diviso in modo unitario, nessuno può e deve arricchirsi alle spalle di chi è emarginato. Il 26 aprile i compagni del Collettivo propongono perciò una piattaforma rivendicativa aziendale.

D - E a questo seminario del 12 maggio come siete arrivati?

R - Dall'inizio dell'estate scorsa abbiamo cominciato a discutere tra di noi la ristrutturazione dei trasporti e di come agisce sul porto e sulla classe operaia portuale. Abbiamo raccolto molto materiale di fonte governativa, politica, padronale, multinazionale. Tutto quello che riuscivamo a trovare, anche sul piano dei confronti internazionali. Il lavoro di questo ultimo periodo perciò è stato tutto incentrato sulla necessità di costruire un coordinamento con gli altri compagni del settore trasporti (marittimi, ferrovieri, autotrasportatori ecc.). Ora, dopo numerose riunioni, possiamo finalmente concludere questa prima fase con il seminario di Milano, dove ci auguriamo di trovare un numero considerevole e rappresentativo di lavoratori del mare, dell'aria e di terra, di tutti quei compagni che trasportano merci o persone e vogliono organizzarsi politicamente per contrastare la ristrutturazione padronale e l'azione politica, sindacale e governativa nel trasporto.

Manifestazione dei lavoratori del settore trasporti, per il rinnovo del contratto.

Come si lavora e ci si organizza a Padova

Fare il facchino di carovana

Siamo un gruppo di compagni che da parecchio lavorano come facchini a Padova e vogliamo portare un contributo alla conoscenza di questo settore sulla base della nostra esperienza.

In una città come Padova, la forza-lavoro che normalmente viene impiegata dentro le cooperative e le carovane s'aggira attorno alle 7000 unità, ma la cifra può aumentare o diminuire a seconda dei periodi, variando assai la domanda di lavoro. Le carovane di facchini operano in perfetta armonia con gli interessi del padronato, e ciò non certo per scelta dei proletari che ci lavorano dentro.

La gestione della carovana avviene da parte del presidente, figura egemone delle scelte e dell'andazzo della società. Egli tiene contatti stabili con una serie di ditte - soprattutto del trasporto - o di fabbriche, dalle quali riceve le commesse di lavoro. Alla carovana, o meglio al suo presidente-padrone, le ditte pagano dalle 4000 alle 4600 lire per ogni ora di lavoro di un operaio. Tale prezzo varia a seconda dell'accordo preso tra le parti, per cui se una ditta garantisce una grossa mole di lavoro continuo, il prezzo può abbassarsi ancora. La concorrenza tra le carovane è spietata. Spesso ciò comporta l'acquisizione di commesse in cui il prezzo è talmente basso che il presidente costringe gli operai a fare lavoro nero, risparmiando sui contributi.

A disposizione del presidente c'è sempre una lunga lista di numeri telefonici di proletari che hanno bisogno di lavorare. Essi vengono chiamati ogni tanto e sbattuti qua e là a seconda delle necessità di lavoro. Non si sa mai in anticipo dove e con chi si lavorerà. Però se è da molto tempo che lavori in carovana, senza aver mai fatto storie, allora può anche succedere che ti piazzino in un posto di lavoro quasi stabile.

Al facchino vengono in tasca solo 2500-2700 lire per ogni ora lavorata; il resto gli viene detto che serve per pagare soprattutto i contributi dell'assistenza sanitaria, antinfortunistica, pensione e per le spese di gestione. Ma noi sappiamo che il socio di una carovana in un mese dovrebbe versare al massimo 60-70.000 lire di contributi, per cui gli basterebbero una cinquantina di ore lavorative per coprire tale cifra. Riteniamo perciò che mensilmente su ogni facchino la carovana abbia un ricavato di 2/300.000 lire. Ci riferiamo al ricavo della carovana, che è diverso dal profitto della ditta. Far lavorare facchini di carovana, anzichè operai fissi, permette alla ditta di risparmiare decine e decine di milioni l'anno perchè in questo modo non debbono pagare nè 13ª, nè 14ª, nè contributi, nè maggiorazioni per lo straordinario.

Facendo lavorare le carovane, le ditte evitano concentrazione di forza-lavoro al loro interno, che potrebbe poi esprimersi in organizzazione operaia e iniziativa contrattuale. Anzi, gli addetti fissi svolgono in realtà spesso solo lavoro di controllo sulla erogazione di forza-lavoro dei facchini di carovana, spesso assegnati ai lavori più pesanti, impiegati per riempire i buchi prodotti dall'assenteismo, utilizzati per smaltire lavoro arretrato a causa degli scioperi.

Le possibilità di organizzarsi per i proletari che lavorano nelle carovane sono molto ridotte, perchè la composizione di classe è assai disomogenea (studenti, gente che fa il doppio lavoro, giovani in attesa di un'occupazione stabile e soddisfacente, pensionati) e perchè c'è il ricatto continuo di essere sbattuto fuori. Compagni che avevano cercato di sensibilizzare i lavoratori di carovana per organizzarsi e migliorare la propria condizione, hanno subito intimidazioni anche fisiche.

È inutile parlare di far denuncie contro queste sanguisughe di proletari, è stato già fatto e si è constatato le connivenze che le carovane godono dentro l'Ispettorato del Lavoro, dentro l'Insp e il muro di omertà che il sindacato ha sempre adottato nei loro confronti, per evitare di mettere in crisi la sua ideologia della cooperazione.

Oggi, di fronte alle iniziative delle magistrature di Padova e di Roma che investono settori organizzati del movimento, molti scoprono con stupore che nei processi politici invocare il garantismo dello stato di diritto è inutile. Lo avevamo già capito anni fa, ai tempi di piazza Fontana.

Ci preme invece sottolineare un altro elemento, su cui pochi soffermano la loro attenzione, e cioè che la fine di un determinato garantismo è stata preceduta dalla crisi del 'garantismo operaio' o meglio dalla rinuncia da parte degli stessi vertici sindacali a quella serie di garanzie istituzionali della forza-lavoro che erano il risultato formale dell'autunno caldo. Si è consentito il più ampio utilizzo del lavoro nero e precario, si sono aperti i varchi all'economia sommersa, dove norme, diritti, privilegi acquisiti dalla classe in anni di lotte, non esistono più. I padroni hanno visto la fine di quel garantismo operaio come la possibilità più grossa di superare la crisi e da qui di ripartire sia per un nuovo ciclo d'accumulazione sia per attaccare ora, nella tornata contrattuale preelezioni, anche le isole rimaste indenni dell'operaio 'garantito' e per ridimensionare drasticamente il peso del sindacato nelle fabbriche. I proletari d'altronde hanno dovuto rassegnarsi al lavoro nero, precario, all'economia sommersa, per recuperare quella parte di reddito che la spinta della inflazione da un lato e il blocco della dinamica salariale dall'altro avevano intaccato.

Da qui oggi la necessità di organizzarsi autonomamente, sia sul piano della propria forza politica come proletari, sia sul piano del reddito.